

JURNAL TEKNIK SIPIL

SUSUNAN REDAKSI

PENANGGUNG JAWAB	: Rektor Universitas Bandar Lampung
KETUA DEWAN PENYUNTING	: IR. LILIES WIDOJOKO, MT
DEWAN PENYUNTING	: DR. IR. ANTONIUS, MT (Univ. Sultan Agung Semarang) : DR. IR. NUROJI, MT (Univ. Diponegoro) : DR. IR. FIRDAUS, MT (Univ. Sriwijaya) : DR. IR. Hery Riyanto, MT (Univ. Bandar Lampung) : APRIZAL, ST., MT (Univ. Bandar Lampung)
DESAIN VISUAL DAN EDITOR	: FRITZ AKHMAD NUZIR, ST., MA(LA)
SEKRETARIAT DAN SIRKULASI	: IB. ILHAM MALIK, ST, SUROTO ADI
Email	: jtsipil@ubl.ac.id
ALAMAT REDAKSI	: Jl. Hi. Z.A. PAGAR ALAM NO. 26 BANDAR LAMPUNG - 35142 Telp. 0721-701979 Fax. 0721 – 701467

Penerbit
Program Studi Teknik Sipil
Universitas Bandar Lampung

Jurnal Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung (UBL) diterbitkan 2 (dua) kali dalam setahun yaitu pada bulan Oktober dan bulan April



Jurnal Teknik Sipil UBL

Volume 5, Nomor 2, Oktober 2014

ISSN 2087-2860

DAFTAR ISI

Susunan Redaksi	ii
Daftar Isi	iii
1. Analisis Tingkat Kebisingan Lalu Lintas dan Penentuan Daerah Aman Terhadap gangguan Kebisingan (Jl. Soekarno – Hatta)	
Junardi.....	616-627
2. Study Kekuatan Tanah Dasar Jalan Akibat Perubahan Derajat Kejenuhan	
Lilies Widojoko	628-641
3. Analisis Batang Tekuk Dalam Struktur Rangka Batang Hubungan Kaku	
Hery Riyanto	642-650
4. Analisis Break Event Point, Payback Periode, Dan Net Present Value pada Perusahaan Gading Taksi di Bandar Lampung	
Dirwansyah Sesunan	651-667
5. Pengendalian Proyek Dengan Mempergunakan Kurva"S" Pada Proyek Puri Kencana Phase III	
Donny Yasrizal	668-683

ANALISIS *BREAK EVENT POINT*, *PAYBACK PERIOD* DAN *NET PRESENT VALUE* PADA PERUSAHAAN GADING TAKSI DI BANDAR LAMPUNG

DIRWANSYAH SESUNAN
Dosen Universitas Bandar Lampung
E-mail : dirwansyahsesunan@ubl.ac.id

Abstrak

Penyediaan angkutan umum yang baik pun tentunya tidak terlepas dari kondisi sosial ekonomi masyarakatnya. Taksi sebagai bagian dari fasilitas angkutan umum memiliki karakteristik dan pangsa pasar yang berbeda dengan angkutan umum lainnya. Taksi adalah angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya. Taksi umumnya menggunakan moda jenis sedan, namun di beberapa negara ada pula taksi jenis van yang dapat mengangkut lebih banyak penumpang. Di dalam kota, umumnya taksi menggunakan mobil sedan dan untuk antarkota umumnya digunakan taksi jenis van.

Dari hasil analisis, perhitungan dan pembahasan, maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa Break Event Point (BEP) yang dicapai adalah 4,531 (4 Tahun + 6 Bulan + 5 Hari), dan dengan nilai nominal adalah sebesar Rp 1.079.905.168,-, Payback Period (PP) yang diperoleh perusahaan dengan nilai 4,531 (4 Tahun + 6 Bulan + 5 Hari), dan nilai Net Present Value (NPV) sebesar Rp 231.690.748,-. Dengan nilai BEP dan PP yang lebih kecil dari nilai usia mobil taksi yaitu 10 tahun serta NPV yang bernilai positif, maka investasi dari Perusahaan Gading Taksi ini dinilai menguntungkan/layak.

Kata Kunci : *Break Event Point, PayBack Periode, Net Present Value*

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Bandar Lampung adalah ibukota Propinsi Lampung, sehingga dengan kata lain kota ini merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial politik, pendidikan, kebudayaan dan perekonomian. Perkembangan kota Bandar Lampung di dalam sektor perdagangan dan jasa sudah cukup tinggi. Hal ini dapat dilihat secara langsung melalui kegiatan ekonomi yang semakin sibuk dan kondisi transportasi yang semakin padat oleh lalu lintas kendaraan dengan beragam aktivitas. Kota Bandar

Lampung juga terletak di tempat yang strategis. Hal ini dikarenakan Kota Bandar Lampung sebagai daerah transit kegiatan perekonomian antar pulau Sumatra dan Pulau Jawa.

Jumlah penduduk kota Bandar Lampung saat ini mencapai 809.000 jiwa (BPS 2006) dengan komposisi 51% laki-laki dan 49% perempuan dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,5%/tahun. Luas wilayah Bandar Lampung ialah 192 km², dengan wilayah administrasi sejumlah 13 kecamatan dan 98 kelurahan.

Dalam rangka menunjang program pemerintah disektor perhubungan, telah dilakukan berbagai usaha perbaikan dibidang jasa angkutan dari segi kuantitas maupun dari segi kualitas pelayanannya. Kemajuan teknologi dan perkembangan peradaban manusia kini semakin menempatkan transportasi menjadi penting dalam kehidupan masyarakat. Jasa transportasi ini bukan saja kebutuhan bagi segolongan orang namun merupakan kebutuhan bagi seluruh lapisan masyarakat.

Transportasi atau pengangkutan adalah proses pemindahan orang atau barang dari suatu tempat asal ketempat tujuan. Pengangkutan yang diartikan sebagai proses pemindahan orang atau barang dari suatu tempat asal ketempat tujuan merupakan suatu sistem dari sub sistem :

- (a) muatan yang diangkut,
- (b) kendaraan sebagai alat angkutan,
- (c) dan jalan sebagai sebagai tempat yang dilalui.

Menurut Rustuan Kamaludin (1987), transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan guna menolong barang dan orang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian transportasi diberi definisi sebagai usaha mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari tempat asal ke tempat lainnya.

Jasa transportasi berperan dalam bidang sosial ekonomi. Dalam bidang ekonomi sendiri, jasa ini mendistribusikan barang dan jasa dari suatu daerah ke daerah lainnya. Di bidang sosial pun jasa transportasi berperan dalam penyebaran atau pemusatan kegiatan ekonomi, sehingga tidak menutup kemungkinan terjadinya migrasi dari daerah yang padat ke daerah pinggiran atau sebaliknya.

Penyediaan angkutan umum yang baik pun tentunya tidak terlepas dari kondisi sosial ekonomi masyarakatnya. Taksi sebagai bagian dari fasilitas angkutan umum

memiliki karakteristik dan pangsa pasar yang berbeda dengan angkutan umum lainnya. Taksi adalah angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya. Taksi umumnya menggunakan moda jenis sedan, namun di beberapa negara ada pula taksi jenis van yang dapat mengangkut lebih banyak penumpang. Di dalam kota, umumnya taksi menggunakan mobil sedan dan untuk antarkota umumnya digunakan taksi jenis van.

Tarif taksi dihitung melalui dua cara:

1. Menggunakan argometer
Melalui argometer, tarif dihitung secara otomatis, tergantung jumlah jarak yang ditempuh.
2. Berdasarkan kesepakatan penumpang dan pengemudi.
Kesepakatan tarif umumnya berlangsung sebelum perjalanan, namun terdapat pula pada saat sesudah perjalanan.

Perbedaan utama taksi dan angkutan umum darat yang modern lainnya seperti bus, terletak pada jumlah penumpang dan izin trayeknya. Karena umumnya menggunakan mobil sedan, taksi hanya dapat memuat sekitar empat penumpang di dalamnya, dan penumpang tersebut biasanya berada di dalam satu kelompok. Menggunakan jasa taksi bagi sebagian orang mungkin menjadi alternatif yang paling aman dan mudah untuk berpergian, langkah tersebut diambil berdasarkan pertimbangan akan kenyamanan, kecepatan dan ketepatan waktu dalam aktivitas sehari-hari. Terlebih bagi mereka yang tinggal atau bekerja di kota besar. Yang tanpa disadari menciptakan masyarakat yang mobile. Bila ditinjau dari izin trayeknya, angkutan umum memiliki izin trayek hanya untuk daerah tertentu, sedangkan taksi memiliki izin trayek yang bebas berdasarkan kebutuhan penumpangnya. Di Kota Bandar Lampung taksi-taksi tersebut beroperasi di kota

Bandar Lampung dan sekitarnya. Untuk lebih lanjut, data jumlah taksi yang beroperasi di Bandar Lampung dapat dilihat pada tabel yang diperoleh dari data Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Tabel 1 . Jumlah kendaraan (dalam unit) yang dimiliki perusahaan taksi yang beroperasi di Kota Bandar Lampung (2007 -)

Perusahaan taksi yang beroperasi di Kota Bandar Lampung	Jumlah Kendaraan (unit)
Siger	39
Vilia	4
Bukit Barisan	10
Herodiza	50
Gading	10
Jaya Transport	20
Total	133

Sumber: Data Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2007

Seiring dengan perubahan waktu, persaingan antar perusahaan taksi meningkat, untuk itu sebagai perusahaan yang menjual jasa, maka penjualan jasa sangat tergantung pada kualitas pelayanan.

Perusahaan Gading Taksi dalam menjalankan usahanya untuk mendapatkan laba dengan cara melayani jasa angkutan penumpang dalam Kota Bandar Lampung, dalam pengelolaannya perusahaan menetapkan besar setoran sebesar Rp 92.500 perhari setiap satu buah mobil, namun setoran ini belum tentu dapat terpenuhi pada saat sepi penumpang, sehingga pengemudi mengalami kurang setoran (ks).

Pada dasarnya setiap perusahaan berusaha untuk memperoleh laba sebesar-besarnya. Untuk itu, perusahaan harus ada alat pengendali dalam pengelolaan perusahaan, dengan menggunakan analisa *Break Event Point*, dapat diketahui titik impas

dimana besar total pengeluaran sama dengan besar total pendapatan dimana perusahaan tidak mengalami kerugian dan tidak memperoleh laba, dengan diketahuinya titik impas maka dapat membantu perusahaan untuk mengetahui berapa volume penjualan yang paling minimal agar perusahaan dapat merencanakan laba. Agar perusahaan dapat merencanakan laba dan dapat dipenuhi sesuai yang ditargetkan perusahaan, maka pendapatan perusahaan haruslah berada diatas titik *Break Event Point* (titik impas).

1.2 Permasalahan

Setiap perusahaan mempunyai tujuan untuk memperoleh laba sebesar-besarnya. Berbagai cara dipakai untuk memperoleh laba seperti dengan cara menekan biaya produksi, meningkatkan volume penjualan dengan cara menentukan harga penjualan sesuai laba yang diinginkan. Bagaimana tingkat kelayakan investasi Perusahaan Gading Taksi

Yang menjadi permasalahan adalah:

- Pada saat kapan dicapai Break Event Point
- Pada saat kapan modal usaha yang diinvestasikan oleh perusahaan sudah dapat kembali
- Pada saat kapan perusahaan dapat memperoleh keuntungan bersih dari modal usaha yang diinvestasikan.

1.3 Tujuan Penulisan

- Untuk mengetahui pada saat kapan perusahaan taksi tersebut akan mengalami Break Even Point (BEP) atau titik impas.
- Untuk mengetahui pada saat kapan Payback Periode (PP) dari perusahaan
- Untuk mengetahui pada saat kapan Net Present Value (NPV)

4. Sebagai sumbangan pemikiran bagi perusahaan dalam meningkatkan penjualan.

1.4 Kerangka Pemikiran

Setiap perusahaan dalam upayanya menjaga agar perusahaan dapat bertahan dan berkembang maka laba adalah merupakan tujuan utama dalam perusahaan. Laba yang diperoleh adalah menjadikan sumber pendanaan bagi setiap kegiatan perusahaan baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Perusahaan harus dapat merencanakan target pencapaian laba yang besar, untuk itu diperlukan teknik analisis yang tepat bagi perusahaan. Salah satu teknik yang dapat dipergunakan adalah Analisis Break Event Point.

Dengan demikian penting bagi perusahaan mengetahui tingkat BEP, karena dengan diketahuinya tingkat BEP ini maka perusahaan dapat mengambil langkah atau putusan yang tepat. Selain itu penting juga untuk mengetahui tingkat pengembalian tercepat atas investasi yang dilakukan yakni dengan menggunakan analisis Payback Period (PP), dilengkapi dengan pencarian Net Present Value maka akan menambah input pemikiran seorang pengambil keputusan atau manajer.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

a. Penelitian Pustaka

Yaitu melaksanakan penelitian dengan cara membaca literatur tentang pemasaran, artikel mengenai pemasaran dan buku-buku yang berkaitan dengan penulisan ini. bukumengadakan penelitian langsung pada perusahaan Gading taksi dengan wawancara serta pencatatan data

b. Penelitian Lapangan

Yaitu melaksanakan penelitian secara langsung pada perusahaan jasa angkutan taksi yaitu

Perusahaan Gading Taksi yang beralamat di Jalan Dr Susilo no21 A Bandar Lampung, dengan cara wawancara langsung dengan pimpinan dari Perusahaan Gading Taksi serta pencatatan data perusahaan.

II. LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Transportasi

Kata Transportasi berasal dari bahasa latin yang berarti yaitu :

"Transportare" Trans artinya sebelah lain sedangkan portare artinya mengangkut sehingga dapat dikatakan bahwa transportasi adalah mengangkut dari satu tempat ketempat lainnya.

Pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi, sebagai contoh adalah salah satu fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau tempat yang dituju, atau dari tempat pembuat barang dengan tempat pelanggan. Keinginan manusia untuk selalu bergerak serta kebutuhan mereka akan barang telah menciptakan kebutuhan akan transportasi.

Menurut Muchtarudin Siregar, Pengangkutan (1980:5) adalah :

Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Dalam hubungan terlihat hal hal berikut : (a) adanya muatan yang diangkut (b) Tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya dan (c) Ada jalan sebagai tempat yang dilalui alat angkutan tersebut. Sehingga proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal mana angkutan dimulai ketempat tujuan dimana diakhiri.

2.2 Pengertian Angkutan

Angkutan adalah pemindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan. Kebutuhan angkutan umum sangat diperlukan khususnya di wilayah perkotaan, hal ini dikarenakan penduduk di wilayah perkotaan sangat padat dan mempunyai mobilitas yang tinggi dalam kegiatannya sehari-hari. Padatnya pergerakan orang tentunya membutuhkan angkutan yang memadai agar dapat memindahkan atau membantu memperlancar pergerakan orang di wilayah kota dari tempat asal ke tempat tujuan tanpa adanya hambatan, untuk itu sangatlah penting di wilayah perkotaan untuk dilayani oleh angkutan umum. Kebutuhan angkutan umum penumpang tergantung fungsi dari kegunaan seseorang, Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.

2.3 Alasan Pokok Orang Melakukan Perjalanan

Alasan pokok orang melakukan perjalanan antara lain;

1. Untuk pergi atau kerja
2. Keperluan berangkat ke sekolah
3. Kepasar untuk berbelanja
4. Untuk rekreasi
5. Alasan sosial
6. Dan lain sebagainya.

Pelayanan angkutan umum diperkotaan meliputi:

1. Angkutan dalam trayek tetap dan teratur (bus)
2. Angkutan tidak dalam trayek (taksi, mobil sewa)

2.4 Pelayanan Angkutan Umum

1. Pengangkutan dengan menggunakan taksi
2. Pengangkutan dengan cara sewa
3. Pengangkutan untuk keperluan pariwisata.

2.5 Jenis Angkutan Tidak Dalam Trayek

1. Pengangkutan dengan menggunakan taksi
2. Pengangkutan dengan cara sewa
3. Pengangkutan untuk keperluan pariwisata.

2.6 Angkutan Taksi

Ciri pelayanan angkutan taksi:

1. Tidak berjadwal
2. Dilayani oleh mobil penumpang yang dilengkapi argometer
3. Pelayanan dari pintu kepintu

Angkutan taksi merupakan angkutan umum yang aman, nyaman, cepat serta lancar. Transportasi menggunakan taksi dapat merupakan pilihan alternatif dalam hal kenyamanan, keamanan dan kecepatan, seperti:

1. Kenyamanan

Taksi di dalam Kota Bandar Lampung biasanya berupa mobil sedan sehingga hanya memiliki kapasitas yang sedikit untuk penumpang, yaitu 1-4 orang dan biasanya penumpang berasal dari satu komunitas. Kemudian taksi juga dilengkapi dengan Air Conditioner (AC), dengan udara yang sejuk di dalam taksi membuat perjalanan akan terasa nyaman dan santai. Oleh karena itu, kenyamanan penumpang di dalam taksi dapat terbilang baik. Penumpang taksi akan merasakan lebih nyaman di dalam kendaraan karena tidak perlu berhimpitan dengan penumpang lain seperti di dalam bus ataupun angkutan kota.

2. Keamanan

Penumpang taksi biasanya berasal dari satu komunitas yang sama. Maka keamanannya lebih unggul dibanding angkutan umum lainnya, dimana di dalam taksi sesama penumpangnya mengenal satu sama lainnya dan rasa aman pun dapat lebih terbentuk.

3. Cepat

Taksi berbeda dari angkutan lain yang memiliki trayek tertentu. Taksi memiliki

sistem door to door yang membuatnya tidak memiliki trayek tertentu yang ditetapkan, sehingga selalu bergantung kepada kebutuhan penumpang. Maka dapat dikatakan bahwa dengan menggunakan angkutan taksi, penumpang dapat sampai dengan cepat ke tempat tujuan. Penumpang taksi dapat langsung ketempat tujuan tanpa harus turun diterminal, dan juga dapat merubah arah tujuan yang kita kehendaki hanya dengan dengan perjanjian dan sepakat dengan pengemudi taksi.

2.7 Break Even Point

Break Even Point (BEP), Menurut Soehari Sigit (1987), kata break even dapat diartikan sebagai titik impas, titik tidak rugi tidak laba, klop atau sebagainya karena suatu perusahaan dapat dikatakan break even apabila setelah dibuat perhitungan rugi-laba dari suatu periode kerja atau dari suatu kegiatan usaha tertentu perusahaan tidak memperoleh laba tapi juga tidak mengalami kerugian, sehingga jika perusahaan memperoleh hasil dari penjualannya maka jumlah seluruh penghasilan akan sama besar dengan seluruh biaya yang dikeluarkan. Laba merupakan syarat mutlak bagi perusahaan yang ingin selalu berkembang. Laba diperoleh merupakan bagian dana untuk kegiatan perusahaan dalam jangka pendek maupun untuk jangka panjang.

Sebuah perusahaan harus dapat merencanakan untuk mencapai laba yang besar untuk menjamin perusahaan dapat maju berkembang serta dapat menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan dan membuat perusahaan maju dan berkembang diperlukan teknik yang tepat bagi perusahaan, setiap perusahaan masing-masing pasti mempunyai strategi dan teknik dalam mengoperasikan perusahaan. Adapun salah satu teknik tersebut adalah teknik analisis Break Even Point. Setiap perusahaan dalam bentuk perusahaan besar

maupun perusahaan kecil harus dapat mengetahui keterkaitan dari pendapatan hasil penjualan, volume angkutan dan tarif, biaya dan rugi-laba dari perusahaan, dengan demikian sasaran dari perusahaan dapat ditetapkan. Pentingnya mengetahui titik Break Even Point dalam perusahaan, adalah sebagai bahan pertimbangan pimpinan dari perusahaan untuk dapat mengambil suatu keputusan untuk merencanakan laba yang akan diperoleh perusahaan.

Aplikasi titik impas pada permasalahan produksi digunakan untuk menentukan tingkat produksi yang bisa mengakibatkan perusahaan berada pada kondisi impas. Untuk mendapatkan titik impas ini maka harus dicari fungsi-fungsi biaya pengeluaran maupun pendapatannya. Pada saat kedua fungsi tersebut bertemu maka total biaya pengeluaran akan sama dengan total pendapatan.

Dalam melakukan analisa titik impas, seringkali fungsi biaya pengeluaran maupun fungsi pendapatan diasumsikan linier terhadap volume produksi. Ada tiga komponen biaya yang dipertimbangkan dalam analisa Break Event Point yaitu :

1. Biaya tetap (fix cost) yaitu biaya-biaya yang besarnya tidak dipengaruhi oleh volume produksi. Biaya-biaya tetap ini antara lain gaji karyawan pajak, dan fasilitas penunjang lainnya.
2. Biaya-biaya variabel (variabel cost) yaitu biaya-biaya yang bervariasi langsung dengan volume produksi. Biaya-biaya yang tergolong biaya variabel diantaranya adalah bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung.
3. Biaya total (total cost) yaitu jumlah dari biaya-biaya tetap dan biaya-biaya variabel.

Bila dimisalkan X adalah jumlah mobil taksi, c adalah variabel perunit, maka biaya variabel untuk sejumlah X mobil taksi adalah:

$$VC = cX$$

Biaya total adalah jumlah dari biaya-biaya tetap dan biaya-biaya variabel maka:

$$TC = FC + VC$$

Dimana :

TC = biaya total
FC = biaya tetap
VC = biaya variabel total
c = biaya variabel perunit

Dalam analisis titik impas selalu diasumsikan bahwa total pendapatan (total revenue) diperoleh dari penjualan/setoran semua mobil taksi. Bila setoran setiap sebuah mobil taksi adalah p maka harga X mobil taksi akan menjadi total pendapatan, atau:

$$TR = pX$$

Dimana:

TR = total pendapatan
p = setoran setiap sebuah kendaraan

Titik impas akan diperoleh apabila total biaya-biaya yang terlibat persis sama dengan total pendapatan, atau:

$$TR = TC$$

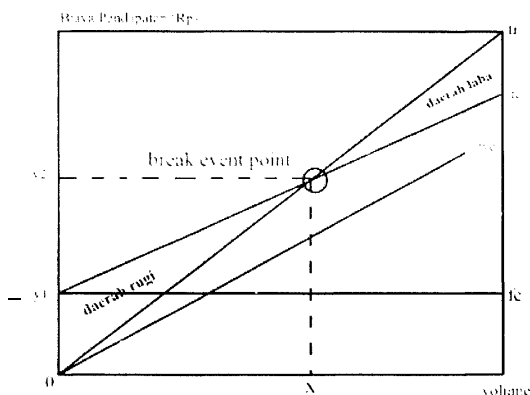
atau:

$$pX = FC + cX$$

$$X = FC/p - c$$

Dimana X dalam "hal ini menyebabkan pemilik berada pada kondisi titik impas (BEP). Hal ini dapat dilihat pada gambar berikut ini:

Gambar 1
Grafik Break Event Point



Keterangan :

1. Garis horizontal (sumbu x) menyatakan volume atau jumlah kendaraan taksi, sedangkan garis vertikal (sumbu y) menyatakan besarnya biaya penjualan.
2. Daerah yang terletak antara garis biaya tetap dengan garis penjualan merupakan daerah biaya tetap, sedangkan daerah yang terletak antara garis biaya tetap dan garis biaya variabel merupakan daerah biaya variabel.
3. *Break Even Point* dicapai pada titik perpotongan antara garis biaya total dan garis penjualan, pada saat itu penjualan yang harus dicapai adalah sebesar OX sedangkan jumlah biaya total yang harus dikeluarkan adalah sebesar OY2.
4. Daerah yang berada sebelum mencapai titik *Break Even Point* adalah merupakan daerah rugi, sedangkan daerah yang berada setelah titik *Break Even Point* adalah daerah daerah laba.

2.8 Payback Period (PP)

Payback period (PP) adalah alat/metode untuk mengetahui pada saat kapan modal usaha dari perusahaan sudah dapat kembali (pengembalian tercepat), karena dengan dapat diketahui saat *Payback Period* (PP) maka perusahaan baru dapat menikmati keuntungan dari perusahaan. Dalam hal ini pimpinan dapat memanfaatkan informasi penghitungan PP untuk menentukan berapa besarnya harga penjualan dari perusahaan agar modal dari perusahaan segera dapat kembali.

Adapun rumus yang dapat digunakan adalah:

$$\text{Payback Period} = (n - 1) + (C_f - T_n) \times (1/A_n)$$

C_f = modal awal

A_n = aliran kas pada tahun n

n = tahun pengembalian
Tn = jumlah total Net Cash Flow dari tahun 1 sampai dengan tahun n

2.9 Net Present Value (NPV)

NPV merupakan kriteria investasi berdasarkan nilai sekarang dari aliran kas masuk laba bersih suatu investasi yang dinyatakan dengan

$$NPV > 0$$

Net Present Value = Nilai sekarang Netto

Jika NPV dari arus kas ini positif atau sama dengan nol, maka suatu investasi layak dilaksanakan terus atau dipertahankan dan semakin besar NPV-nya semakin baik peluang investasi akan berhasil.

Rumus NPV adalah:

$$NPV = P V_{cf} - P V_{of}$$

Keterangan :

P V_{cf} = Nilai sekarang aliran kas bersih

P V_{of} = Nilai sekarang investasi awal

NPV = Total Nilai Sekarang

Dengan pengertian jika :

NPV > 0 → Baik

NPV = 0 → BEP (Break Event Point)

NPV < 0 → Buruk

Dalam setiap kegiatan usaha utamanya bertujuan untuk memperoleh laba setinggi-tingginya atas investasi yang telah dikeluarkan pada awal berdirinya perusahaan atau suatu proyek, lalu bagaimana agar investasi yang telah dikeluarkan tersebut dapat dievaluasi dan diambil keputusannya untuk masa depannya. Maka data-data tentang investasi tersebut akan diolah lebih lanjut dengan menggunakan analisis NPV.

2.10 Present Value (PV)

Present value atau nilai sekarang yaitu menunjukkan berapa nilai uang pada saat ini untuk nilai tertentu dimasa mendatang, (Robert J. Kodoati, 1995)

2.11 Biaya Penyusutan (Depresiasi)

Penyusutan atau depresiasi adalah merupakan proses pengalokasian harga perolehan aktiva tetap menjadi biaya selama masa manfaat dengan cara yang rasional dan sistematis. Akutansi penyusutan (depresiasi) adalah suatu sistem akuntansi yang bertujuan memberikan harga perolehan atau nilai dasar lain dari aktiva tetap terwujud, dikurangi dengan nilai sisa/resrau, aktiva yang bersangkutan.

Penyusutan atau depresiasi dapat dicatat dan dilaporkan dengan menggunakan salah satu metode yaitu disini menggunakan metode garis lurus (*straight line method*) dengan rumus yaitu:

Rumus depresiasi:

$$\text{Depresiasi} = (\text{Harga perolehan} - \text{Nilai sisa}) / \text{Umur ekonomis}$$

2.12 Pajak

Pajak adalah iuran rakyat pada pada kas negara berdasarkan UU(yang dapat dipaksakan dengan tidak mendapatkan timbal balik secara langsung yang dapat ditunjukkan dan dipergunakan untuk membayar keperluan umum.Menurur pasal 17 ayat 1 Undang-Undang Pph Tahun 1999, besarnya pajak penghasilan adalah:

1. Penghasilan < Rp 25 juta, dikenakan pajak sebesar 10%
2. Penghasilan antara RP 25 juta sampai dengan Rp 50 juta, sebesar 15%
3. Penghasilan lebih dari Rp 50 juta, dikenakan pajak 30%

III. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

3.1 Sejarah Singkat Berdirinya Perusahaan

Perusahaan Gading taksi mulai

berdiri pada tahun 2000 berdirinya Perusahaan Gading taksi di Kota Bandar Lampung ini adalah tanggal 16 Oktober 2000 merupakan perusahaan swasta yang bergerak dihidang jasa pelayanan angkutan penumpang, yang melayani angkutan penumpang dalam Kota Bandar Lampung saja, dengan sistem antar jemput dari rumah ketempat tujuan maupun sebaliknya. Perusahaan Gading taksi berlokasi di Jalan Dr. Susilo No. 21 A. Berdirinya perusahaan Gading taksi di Kota Bandar Lampung berdasarkan SIUP yang dikeluarkan oleh Walikota Bandar Lampung pada tahun 2000 dengan nomor SIUP : 05-33/07-01/PM/IV/2000.

Pendiri dan pemilik perusahaan ini adalah seorang wanita dan juga adalah yang menjadi pimpinan perusahaan ini. Pimpinan perusahaan yaitu Ny. Yati Hayati dalam pengelolaan perusahaan ini dibantu dengan wakil pimpinan, dan beberapa karyawan seperti operator, pengemudi, mekanik, penerima tamu. Perusahaan ini dalam menyediakan pelayanannya jasa angkutan penumpang ini memiliki 12 bh taksi tetapi pada saat ini perusahaan tinggal memiliki 10 bh taksi. Perusahaan ini dalam operasional kendaraan tidak akan menambah armada taksi lagi karena untuk program mendatang perusahaan hanya akan meningkatkan mutu pelayanan dan peremajaan taksi saja, hal ini menurut pemimpin perusahaan keberadaan lahan taksi semakin terhimpit karena semakin banyaknya izin trayek dan rute baru yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung untuk angkot dan bus kota, sehingga lahan usaha bagi perusahaan taksi agak berkurang dengan adanya trayek-trayek dan rute baru untuk angkot dan bus kota. Keputusan ini diambil agar perusahaan dapat bersaing .dengan meningkatkan pelayanan serta peremajaan mobil taksi.

Dengan harapan agar perusahaan masih dapat mempertahankan keberlangsungan hidup perusahaan.

3.2 Personalia Perusahaan

Perusahaan Gading taksi mempunyai karyawan tetap dan karyawan operasional, adapun jam kerja karyawan tetap disesuaikan dengan peraturan pemerintah tentang ketenaga kerjaan mengenai jam kerja bagi karyawan atau buruh yaitu selama 8 jam. Untuk itu jam kerja dari karyawan perusahaan Gading disesuaikan, karyawan tetap dan karyawan operasional jam kerjanya berbeda bagi karyawan tetap seperti tenaga administrasi, keuangan jam kerjanya adalah selama 8 jam . Operasi kerja dimulai pukul 8.00 wib sampai dengan pukul 16.00 wib, dengan diberikan waktu istirahat yaitu dari pukul 12.00 wib sampai dengan 13.00 wib, adapun untuk karyawan penerima tamu maupun penerima telepon jam kerjanya selama 16 jam, karyawan dihidang ini bertanggung jawab selama 8 jam setelah itu digantikan dengan karyawan lain, pembagian ini sudah diatur oleh perusahaan sedemikian rupa sehingga masing-masing karyawan dapat bertanggung jawab dengan tugas yang diberikan oleh perusahaan. Jadwal tugas ini diatur sedemikian rupa dengan secara kekeluargaan .

Perusahaan Gading taksi memberikan imbalan bagi para karyawannya berupa:

1. Gaji yang diterima karyawan tetap setiap akhir bulan.
2. Sedangkan bagi tenaga pengemudi akan mendapatkan komisi 10% dari jumlah uang setoran dalam satu bulan.
3. Selain itu perusahaan Gading taksi memberi tunjangan berupa :
 - Dana kesejahteraan

- Dana kecelakaan
- Bonus akhir tahun sebesar 2,5 % dari total setoran
- Bonus lebaran
- Pembagian seragam

3.3 Maksud Dan Tujuan Pendirian Perusahaan

Maksud dan tujuan pendirian perusahaan ini adalah ;

1. Memperoleh laba dan memperluas usaha serta mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan
2. Membantu Pemerintah Daerah Kota Bandar Lampung dibidang ketenaga kerjaan untuk mengurangi banyaknya pengangguran dengan membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat Kota Bandar Lampung.
3. Membantu Pemerintah Kota Bandar Lampung menyediakan jasa transportasi darat, dalam hal menyediakan pelayanan jasa angkutan penumpang didalam Kota Bandar Lampung.
4. Membantu masyarakat yang membutuhkan angkutan yang aman nyaman dan tepat waktu.

3.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Didalam sebuah perusahaan organisasi memiliki peranan yang sangat penting dalam menjalankan segala kegiatan usaha dari perusahaan, karena struktur organisasi merupakan pedoman, bagi karyawan melalui kegiatan organisasi pembagian tugas dan tanggung jawab akan tergambar dengan jelas, selain daripada itu karyawan juga dapat mengetahui apa tugas mereka dan apa tanggung jawab mereka dan juga kepada siapa mereka harus bertanggung jawab serta dari siapa mereka mendapat perintah tugas. Mengingat betapa sangat pentingnya organisasi ini maka sebaiknya setiap usaha yang ada baik sebuah usaha yang bersekala kecil, menengah ataupun perusahaan bersekala besar perlu untuk

membentuk sebuah struktur organisasi. Pada perusahaan Gading taksi struktur organisasi tergambar jelas dan para karyawan perusahaan Gading taksi melaksanakan tugas sesuai dengan aturan yang dibuat oleh perusahaan sehingga dengan struktur organisasi ini perusahaan Gading taksi dalam mengelola perusahaan dengan baik dan berjalan dengan lancar, serta karyawan dapat terbina secara kekeluargaan.

3.5 Uraian Tugas

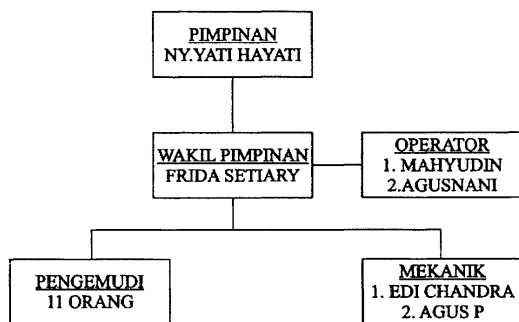
Berdasarkan struktur organisasi pada perusahaan Gading taksi, maka uraian tugas dan tanggung jawab yang harus dijalankan oleh bagian-bagian dalam perusahaan Gading taksi adalah sebagai berikut:

1. Pemimpin perusahaan : Tugas sebagai pemimpin perusahaan adalah bertanggung jawab untuk mengawasi seluruh kegiatan yang ada didalam perusahaan Gading taksi dan mengurus keperluan perusahaan, mengadakan hubungan kerja dengan Pemerintah Daerah, swasta maupun perorangan. Mengambil tindakan serta membuat keputusan dan kebijaksanaan segala sesuatu yang berhubungan dengan perusahaan Gading taksi dengan tujuan untuk mengendalikan maju mundurnya perusahaan.
2. Wakil pemimpin : Dalam tugasnya wakil pemimpin bertugas membantu pemimpin untuk mewakili pemimpin dalam segala kegiatan apabila pemimpin tidak berada ditempat.
3. Kepala Operasional : Dalam tugasnya bertanggung jawab melaporkan semua kegiatan yang dilaksanakan kepada pemimpin atau wakil pemimpin, serta mengatur pembagian jadwal pengemudi, memantau dan mengawasi detail setiap kendaraan serta menyelesaikan setiap insiden yang terjadi.

4. Operator: Dalam tugasnya adalah bertanggung jawab dalam menerima setiap pemesanan melalui telepon mencatat dan menyampaikannya kepada pengemudi.
5. Mekanik : Dalam tugasnya adalah bertanggung jawab terhadap dengan jadwal memeriksa kendaraan setiap pagi sebelum kendaraan keluar, agar operasinya berjalan lancar. Memperbaiki setiap kendaraan yang rusak, membuat laporan setiap kendaraan yang rusak serta laporan yang menyangkut perawatan dan perbaikan kendaraan yang rusak.
6. Pengemudi : Dalam tugasnya bertanggung jawab menjaga dan memelihara kendaraan, dalam tugasnya pengemudi dikoordinir oleh bagian operasional. Adapun tugasnya adalah melayani penumpang dengan baik memberikan pelayanan serta servis yang baik selama proses pengangkutan mulai dari saat penumpang dijemput sampai dengan penumpang diantar ketempat tujuan.

setoran sebesar Rp 92.500 / hari 1 mobil, namun setiap pengemudi belum tentu dapat memenuhi setoran yang ditargetkan oleh perusahaan, karena kadang kala saat sepi penumpang para pengemudi tidak dapat mencapai uang setoran sesuai setoran yang ditargetkan oleh perusahaan, namun dalam hal ini ada kebijaksanaan dari perusahaan apabila pengemudi tidak dapat mencukupi setoran yaitu kurang setoran (ks), maka perusahaan memberikan kebijaksanaan kepada pengemudi untuk mencicilnya disaat pengemudi mendapatkan pendapatan yang memadai. Perusahaan juga memberikan 10 % dari total pendapatan pengemudi dalam satu hari sehingga walaupun pengemudi kurang setoran (ks), mereka masih memiliki uang untuk menunjang kehidupan sehari-hari. Dalam hal kekurangan setoran (ks) ada kebijaksanaan dari perusahaan yaitu walaupun kurang setoran perusahaan tetap mengizinkan pengemudi tetap beroperasi. Untuk masalah kurang setoran (ks) dalam hal ini dibatasi sampai akhir tahun untuk menutupi kurang setoran (ks) pada perusahaan. Perusahaan Gading taksi berusaha membina pengemudinya secara kekeluargaan tidak akan memecat pengemudi hanya karena kurang setoran (ks), tetapi bagi pengemudi yang mengendarai taksi secara ugal-ugalan maka perusahaan akan memberi peringatan dan menegur secara kekeluargaan namun apabila masalah ini tidak dapat diatasi lagi maka perusahaan akan mengambil tindakan yang tegas berupa pemecatan.

Gambar 2 : Struktur Organisasi



Sumber : Perusahaan Gading Taksi di Bandar Lampung (2007)

3.6 Kebijakan Perusahaan

Perusahaan Gading taksi dalam pengelolaannya menetapkan besarnya

IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis Data

Disini akan menganalisis, menghitung dan membahas tentang investasi dari salah satu perusahaan, dan menggunakan data yang diperoleh dari perusahaan.

4.2 Perusahaan Taksi Yang Direncanakan

Perusahaan taksi dari Perusahaan Gading Taksi, yang memiliki total investasi sebanyak 10 buah mobil taksi dengan nilai investasi adalah:

$$10 \times \text{Rp } 70.000.000 = \text{Rp } 700.000.000.$$

Asumsi lain yang akan digunakan untuk mempermudah dalam proses menghitung antara lain :

1. Kenaikan harga penjualan (setoran taksi) 10 % pertahun
2. Untuk penyederhanaan diambil nilai penjualan tertinggi dan nilai pengeluaran tertinggi dari perusahaan.
3. Pajak penghasilan diambil 30 % (untuk penghasilan > Rp 50 juta)
4. Pasiva lancar = 0, karena tidak ada pinjaman dari pihak lain.
5. Umur ekonomis mobil 10 tahun.
6. Nilai sisa mobil taksi diakhir tahun ke-10, tinggal 35 % dari total investasi.
7. Depresiasi kendaraan dengan ini nilai depresiasi hasilnya sama/tetap untuk setiap tahunnya.

4.3 Depresiasi

Depresiasi atau penyusutan yaitu sistem akuntansi yang bertujuan memberikan nilai (harga) lain dari suatu aktivat tetap, dikurangi nilai sisa selama umur ekonomis aktiva. Jadi depresiasi bukanlah pengeluaran kas, hanya suatu metode perhitungan saja, dengan rumus:

Depresiasi :

$$= \text{Biaya total kendaraan} - \text{Nilai sisa/Umur ekonomis kendaraan}$$

Nilai sisa :

$$\begin{aligned} &= 35\% \times \text{biaya total kendaran} \\ &= 35\% \times \text{Rp } 700.000.000 \\ &= \text{Rp } 245.000.000 \end{aligned}$$

Depresiasi :

$$= \text{Rp } 700.000.000 - \text{Rp } 245.000.000 / 10 \text{ tahun}$$

$$= \text{Rp } 45.500.000$$

Pada penelitian ini semua depresiasi dihitung dengan menggunakan metode garis lurus (lihat Tabel 4.1) dan gambar grafik.

Pada Tabel 4.1 menjelaskan kumulatif biaya penyusutan dari tahun ke-0 sampai dengan tahun ke-10 menjelaskan biaya kendaraan yang terpakai selama umur ekonomis adalah Rp 455.000.000,- dan pada kolom nilai buku aktiva menjelaskan penyusutan nilai dimulai dari tahun ke-I sampai dengan tahun ke-10 (lihat Tabel 4.2) dan terlihat diakhir umur ekonomis atau tahun ke-10 Rp 245.000.000,-.

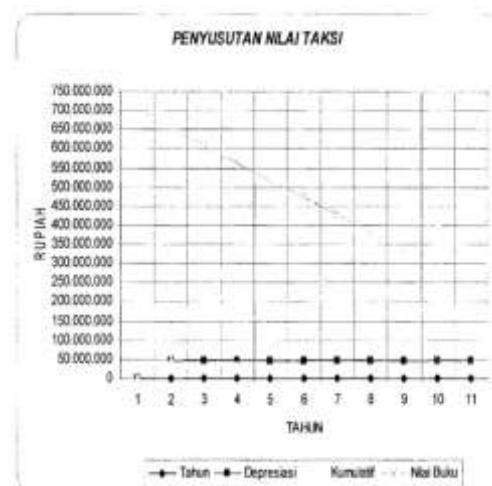
Tabel 4.1 . Depresiasi Metode Garis Lurus

Total Biaya Taksi	Rp 700.000.000
Nilai Sisa	Rp 245.000.000
Umur Ekonomis	10 tahun
Depresiasi	Rp 45.500.000

Tabel 4.2 Penyusutan Nilai Taksi

Tahun	Depresiasi	Kumulatif	Nilai Buku
0	Rp -	Rp -	Rp 700.000.000
1	Rp 45.500.000	Rp 45.500.000	Rp 654.500.000
2	Rp 45.500.000	Rp 91.000.000	Rp 609.000.000
3	Rp 45.500.000	Rp 136.500.000	Rp 563.500.000
4	Rp 45.500.000	Rp 182.000.000	Rp 518.000.000
5	Rp 45.500.000	Rp 227.500.000	Rp 472.500.000
6	Rp 45.500.000	Rp 273.000.000	Rp 427.000.000
7	Rp 45.500.000	Rp 318.500.000	Rp 381.500.000
8	Rp 45.500.000	Rp 364.000.000	Rp 336.000.000
9	Rp 45.500.000	Rp 409.500.000	Rp 290.500.000
10	Rp 45.500.000	Rp 455.000.000	Rp 245.000.000

Gambar 4.1



4.4 Pendapatan

Pendapatan adalah uang yang diperoleh perusahaan dari hasil setoran sesuai dari jumlah taksi yang dimiliki oleh perusahaan. Disini dihitung berdasarkan setoran mobil taksi dalam satu tahun. Lalu dijumlahkan (total) dari seluruh mobil taksi yang dimiliki perusahaan. Kemudian dikumulatifkan dengan tujuan nantinya dapat dipergunakan untuk menghitung titik impas (BEP).

Cara menghitung pendapatan yaitu :

$$\begin{aligned} \text{total pendapatan pertahun} \\ &= 10 \times \text{Rp } 70.000.000,- \\ &= \text{Rp } 700.000.000,- \end{aligned}$$

Namun menurut versi perusahaan pendapatan yang diperoleh perusahaan setiap tahunnya tidak merata, kadang kala banyak namun pada saat sepi penumpang hasil yang diperoleh sedikit. Maka untuk menyederhanakan perhitungan diambil nilai pendapatan yang tertinggi yaitu Rp 201.700.000,- pendapatan tahun-tahun berikutnya mengalami kenaikan 10% lihat (Tabel 4.3 kolom(a))

Tabel 4.3 Pendapatan

Tahun	Pendapatan (a)	Kumulatif (b)
0	Rp -	Rp -
1	Rp 201.700.000	Rp 201.700.000
2	Rp 221.870.000	Rp 423.570.000
3	Rp 244.057.000	Rp 667.627.000
4	Rp 268.462.700	Rp 936.089.700
5	Rp 295.308.970	Rp 1.231.398.670
6	Rp 324.839.867	Rp 1.556.238.537
7	Rp 357.323.854	Rp 1.913.562.391
8	Rp 393.056.239	Rp 2.306.618.630
9	Rp 432.361.863	Rp 2.738.980.493
10	Rp 475.598.049	Rp 3.214.578.542

4.5 Biaya Pengeluaran

Pengeluaran adalah seluruh biaya-biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan pertahun dimulai dari investasi awal (tahun ke-0) sampai dengan berjalannya investasi perusahaan sepanjang umur ekonomis (tahun ke-10). Kemudian dijumlahkan pertahun, dan kemudian dikumulatifkan pertahun untuk disesuaikan dengan kumulatif pendapatan pertahun dan dicari titik impasnya (BEP).

Untuk penyederhanaan Rp 71.891.000,- pengeluaran selanjutnya mengalami kenaikan 10% pertahun (Tabel 4.4).

Tabel 4.4 Pengeluaran

Tahun	Operasional dan Pemeliharaan/Rutin (e)	Investasi Awal	Kumulatif Pengeluaran (f)
0	Rp -	Rp 700.000.000	Rp 700.000.000
1	Rp 71.891.000		Rp 771.891.000
2	Rp 79.080.100		Rp 850.971.100
3	Rp 86.988.110		Rp 937.959.210
4	Rp 95.686.921		Rp 1.033.646.131
5	Rp 105.255.613		Rp 1.138.901.744
6	Rp 115.781.174		Rp 1.254.682.919
7	Rp 127.359.292		Rp 1.382.042.210
8	Rp 140.095.221		Rp 1.522.137.431
9	Rp 154.104.743		Rp 1.676.242.175
10	Rp 169.515.217		Rp 1.845.757.392

4.6 Prakiraan Rugi/Laba

Perhitungan rugi laba menunjukkan hasil atau laba yang didapat dengan cara mencari selisih antara pendapatan (Tabel 4.3 kolom(a)) dan tabel pengeluaran (Tabel 4.4 kolom(e)). Dari hasil perhitungan ini akan

diperoleh laba sebelum pajak/EBT (lihat Tabel 4.5 kolom(g)), dan diperoleh laba setelah pajak/EAT (lihat Tabel 4.5 kolom(i)). Hasil lengkap dapat dilihat (Tabel 4.5).

Tabel 4.5 . Prakiraan Rugi/Laba

Tahun	Pendapatan (a)	Ops + Pemel (e)	Depresiasi (f)	EBT (g) = a - e - f	PPh 30% (h)	EAT (i) = g - h
0						
1	201.700.000	71.891.000	45.500.000	84.309.000	25.292.700	59.016.300
2	221.870.000	79.080.100	45.500.000	97.289.900	29.186.970	68.102.930
3	244.057.000	86.988.110	45.500.000	111.568.890	33.470.667	78.098.223
4	268.462.700	95.686.921	45.500.000	127.275.779	38.182.734	89.093.045
5	295.308.970	105.255.613	45.500.000	144.553.357	43.366.007	101.187.350
6	324.839.867	115.781.174	45.500.000	163.558.693	49.067.608	114.491.085
7	357.323.854	127.359.292	45.500.000	184.464.562	55.339.369	129.125.193
8	393.056.239	140.095.221	45.500.000	207.461.018	62.238.305	145.222.713
9	432.361.863	154.104.743	45.500.000	232.757.120	69.827.136	162.929.984
10	475.598.049	169.515.217	45.500.000	260.582.832	78.174.850	182.407.982
Total				1.613.821.150	484.146.345	1.129.674.805

4.7 Break Even Point

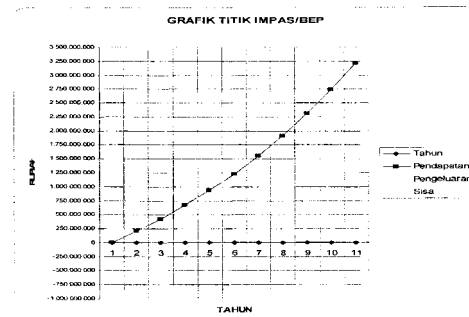
Break Event Point atau titik impas adalah titik dimana kumulatif pengeluaran sama dengan kumulatif pendapatan atau laba = 0 diperoleh dengan cara:

1. Menghitung selisih antara kumulatif pendapatan (lihat Tabel 4.3 kolom(b)) dan kumulatif pengeluaran (lihat Tabel 4.4 kolom(l))
2. Diperoleh sisa pertahun (lihat Tabel 4.6 kolom(m)), lalu dilihat tahun berapa terdapat sisa yang bernilai negatif dan positif, sehingga diantara nilai tersebut terdapat nilai sisa (pemasukkan bersih) yang bernilai 0 (nol), berarti nilai sisa 0 (nol) tersebut berada diantara yang menghasilkannya., lalu buat grafik BEP (gambar 4.2), untuk melihat pertemuan /titik impas antara garis kumulatif pendapatan dengan garis kumulatif pengeluaran, selanjutnya dengan interpolasi lagi didapat nilai kumulatif pendapatan (rupiah) yang menghasilkan nilai sisa /laba = 0 (nol).

Tabel 4.6 Perhitungan Titik Impas (BEP)

Tahun	Kumulatif Pendapatan (b)	Kumulatif Pengeluaran (l)	Sisa (m) = b-l
0	Rp	Rp 700.000.000	Rp (700.000.000)
1	Rp 201.700.000	Rp 771.891.000	Rp (570.191.000)
2	Rp 423.570.000	Rp 850.971.100	Rp (427.401.100)
3	Rp 667.627.000	Rp 937.959.210	Rp (270.332.210)
4	Rp 936.089.700	Rp 1.033.646.131	Rp (97.556.431)
5	Rp 1.231.398.670	Rp 1.138.901.744	Rp 92.496.926
6	Rp 1.556.238.537	Rp 1.254.682.919	Rp 301.555.618
7	Rp 1.913.562.391	Rp 1.382.042.210	Rp 531.520.180
8	Rp 2.306.618.630	Rp 1.522.137.431	Rp 784.481.198
9	Rp 2.738.980.493	Rp 1.676.242.175	Rp 1.062.738.318
10	Rp 3.214.578.542	Rp 1.845.757.392	Rp 1.368.821.150

Gambar 4.2



Tahun ke 4 = - Rp 97.556.431,-
Tahun ke 5 = + Rp 92.496.926,-

BEP dalam Tahun:

Selisih tahun = 5 - 4 = 1 tahun

Selisih sisa :

= - Rp 97.556.431 - Rp 92.496.926
= - Rp 190.053.357,-

BEP

= 4 + {(-97.556.431/-190.053.357)} x 1
tahun

= 4 + 0,531

= 4 Tahun + 6 Bulan + 5 Hari

BEP dalam rupiah dengan interpolasi:

Tahun ke 4

=Rp936.089.700,-(kumulatif pendapatan)

Tahun ke 5

=Rp1.231.398.670,- (kumulatif pendapatan)

BEP

$$= \text{Rp } 936.089.700 + \{(5-4,531/5-4) \times (\text{Rp} 1.231.398.670 - \text{Rp } 936.089.700)\}$$

$$= \text{Rp } 1.079.905.168,-$$

Jadi BEP atau kumulatif pendapatan = kumulatif pengeluaran pertahunnya dimana nilai sisa = 0 (nol), terjadi pada tahun ke 4,531. Dan nilai sisa = 0 tersebut ada diantara nilai kumulatif pendapatan Rp 936.089.700 dan Rp 1.231.398.670, yaitu Rp 1.079.905.168, atau BEP nya = Rp 1.079.905.168,-.

4.8 Pay Back Period

Pay back period adalah jangka waktu yang perlukan untuk pengembalian modal dari suatu investasi, karena aliran kas tahunan tidak tetap, akibat adanya kenaikan biaya sebesar 10% setiap tahun, mengakibatkan garis kumulatif aliran kas tidak tetap. Karena itu pulalah *Payback Period* menggunakan rumus:

$$\text{Payback Period} = (n-1) + (\text{Cf} - \text{Tn}) \times (1/\text{An})$$

dimana :

Cf : Modal awal

An : Aliran kas pada tahun n

n : Tahun pengembalian

Jadi dari tabel diketahui bahwa menggunakan rumus diperoleh:

$$\begin{aligned} \text{Tn} &= \text{Jumlah total NCF dari ke-I sampai dengan tahun ke-4} \\ &= \text{Rp } 602.443.569,- \end{aligned}$$

$$N - 1 = 5 - 1 = 4$$

Payback Priod (periode pengembalian):

$$\begin{aligned} \text{PP} &= 4 + \text{Rp } 700.000.000 - \text{Rp } 602.443.569/\text{Rp } 190.496.926 \\ &= 4,531 \text{ tahun} \\ &= 4 \text{ Tahun} + 6 \text{ Bulan} + 5 \text{ Hari} \end{aligned}$$

4.9 Net Present Value

NPV dihitung berdasarkan konsep mendiskontokan dengan faktor diskonto (DF) dari tabel apendiks dilampiran dimana nilai $i = 15\%$ (sama dengan KPR BCA saat hitungan ini dibuat), NPV dihitung dengan rumus :

$$\text{NPV} = \text{P Vcf} - \text{P Vof}$$

$$\text{P Vcf (Total PV)} = \text{Rp } 931.690.748,-$$

$$\text{P Vof (Investasi awal)} = \text{Rp } 700.000.000,-$$

$$\begin{aligned} \text{NPV} &= \text{Rp } 931.690.748 - \text{Rp } 700.000.000 \\ &= \text{Rp } 231.690.748,- \end{aligned}$$

NPV > 0 atau NPV bernilai positif, berarti investasi layak.

Tabel 4.7 NCF (Net Cash Flow), PP (Payback Period), NPV (Net Present Value), setelah pajak

Tahun	EBT (e)	Depresiasi (f)	NCF (n) = 9ef	PP (m) = kumulatif NCF	Discount Factor (di)	NPV = n x df	Kumulatif NPV
0	-	-	(700.000.000)	0,0000	-	-	-
1	84.309.000	45.500.000	129.809.000	(570.191.000)	0,8696	112.881.906	112.881.906
2	97.289.900	45.500.000	142.789.900	(427.401.100)	0,7561	107.963.443	220.845.350
3	111.568.890	45.500.000	157.068.890	(270.332.210)	0,6575	103.272.795	324.118.145
4	127.275.779	45.500.000	172.775.779	(97.556.431)	0,5718	98.793.190	422.911.335
5	144.553.357	45.500.000	190.053.357	92.496.926	0,4972	94.494.529	517.405.864
6	163.558.693	45.500.000	209.058.693	301.555.618	0,4323	90.376.073	607.781.937
7	184.464.562	45.500.000	229.964.562	531.520.180	0,3759	86.443.679	694.225.616
8	207.461.018	45.500.000	252.961.018	784.481.198	0,3269	82.692.937	776.918.573
9	232.757.120	45.500.000	278.257.120	1.062.738.318	0,2843	79.108.499	856.027.072
10	260.582.832	45.500.000	306.082.832	1.368.821.150	0,2472	75.663.676	931.690.748
Total	1.613.821.150					931.690.748	

4.10 Pembahasan

4.10.1 Berdasarkan analisis titik impas (BEP)

Hasil perhitungan BEP dilihat dari tabel dan gambar grafik BEP hasil analisis diperoleh bukti bahwa waktu kumulatif pengeluaran telah ditutupi oleh kumulatif pendapatan yang disebut dengan mengalami titik impas(keseimbangan) sehingga, kumulatif pendapatan = kumulatif pengeluaran, dan kumulatif pendapatan - kumulatif pengeluaran = 0 (nol). Dalam penelitian dapat dilihat titikimpas cukup

cepat yaitu nilai BEP adalah 4,531 (4 Tahun + 6 Bulan + 5 Hari) besaran nominal Rp 1.079.905.168,-.

Jadi dari penelitian menggunakan metode BEP didapat bahwa jika investasi ini dilakukan, cukup menguntungkan. Karena diperoleh BEP kurang dari usia ekonomis dari mobil (10 tahun), dan nilai dalam rupiah tidak negatif (< 0).

4.10.2 Berdasarkan analisis Payback Period (PP)

Dari penelitian, dihasilkan periode pengembalian investasi sesuai dengan syarat studi kelayakan investasi yaitu apabila periode pengembalian investasi kurang dari umur ekonomis maka investasi yang dilakukan menguntungkan. Pada penelitian ini nilai PP adalah 4,531 (4 Tahun + 6 Bulan + 5 Hari) jauh lebih kecil dari umur ekonomis mobil taksi yaitu 10 tahun. Oleh karena itu investasi yang dilakukan oleh perusahaan cukup menguntungkan.

Jadi dapat dikatakan bahwa investasi yang besar akan mempercepat terjadinya Payback Period atau periode pengembalian, hal ini disebabkan beberapa faktor :

1. Hasil setoran taksi setahun
2. Besarnya modal investasi
3. Jumlah mobil taksi
4. Laba setelah pajak/EAT
5. Umur ekonomis Pajak
6. Aliran kas bersih

Hasil dari bahasan memakai metode *Payback Period* (PP), dapat dinyatakan bahwa investasi yang dilakukan perusahaan nanti cukup menguntungkan.

4.10.3 Berdasarkan Analisis Net Present Value (NPV)

Pada penelitian NPV, nilai NPV adalah positif ($NPV > 0$), ini menunjukkan bahwa investasi yang dilakukan cukup menguntungkan. Karena jika perhitungan investasi dengan analisis NPV menghasilkan nilai negatif, ini menunjukkan bahwa dalam

hal ini perusahaan mengalami kerugian. Adapun nilai NPV yang diperoleh perusahaan adalah sebesar Rp 231.690.748,- jadi menunjukkan bahwa Perusahaan Gading Taksi memperoleh keuntungan sebesar Rp 231.690.748,-.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis, perhitungan dan pembahasan, maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa Break Event Point (BEP) yang dicapai adalah 4,531 (4 Tahun + 6 Bulan + 5 Hari), dan dengan nilai nominal adalah sebesar Rp 1.079.905.168,-, Payback Period (PP) yang diperoleh perusahaan dengan nilai 4,531 (4 Tahun + 6 Bulan + 5 Hari), dan nilai Net Present Value (NPV) sebesar Rp 231.690.748,-.

Dengan nilai BEP dan PP yang lebih kecil dari nilai usia mobil taksi yaitu 10 tahun serta NPV yang bernilai positif, maka investasi dari Perusahaan Gading Taksi ini dinilai menguntungkan/layak.

5.2 Saran

1. Dalam penelitian ini, investasi menggunakan dana sendiri (bukan pinjaman), karena itu terbuka peluang untuk penelitian lagi yang dananya bersumber dari dana pinjaman.
2. Tingkat perkembangan kedepan dijadikan acuan dalam kinerja dan proses pengambilan keputusan perusahaan.
3. Dalam penelitian ini, metode perhitungan hanya BEP, PP dan NPV, jadi dapat dilakukan penelitian lanjutan dengan menggunakan metode lain, seperti analisis *Trend*, yaitu dimana analisis *Trend* ini dipergunakan untuk memperkirakan data-data dimasa mendatang (Mas'ud, 1986 :132). Dimana dengan menggunakan analisis *Trend* kiota dapat mencari taksiran biaya variabel, taksiran biaya tetap dan taksiran

biaya penjualan untuk periode yang akan datang (dalam rupiah), dengan rumus:

$$y = a + bx$$

Keterangan :

y = nilai Trend

a = konstanta (nilai tahunan)

b = slope (koefisien arah garis Trend)

x = tahun

VI. DAFTAR PUSTAKA

1. Levi and Sarnat. 1986, "Foundation of Risk Analysis" in the Capital Investment and Financial Decisions. New Delhi:Printice-Hall.
2. Robert J. Kodoatie, 1995, "Ekonomi Teknik"
3. Sofyan , Iban. 2004, Manajemen Investasi, Percetakan Unila, Bandar Lampung.
4. Sofyan, Iban. 2003, Manajemen Keuangan, Lamda Sains Indonesia, Bandar Lampung.
5. Salim, Abbas, Drs.2004 Manajemen Transportasi,
6. Mitro, Fidel, Drs. 2004 Perencanaan Transportasi,
7. Abubakar, Iskandar, Ir., 1995, "Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Yang Tertib"

INFORMASI UNTUK PENULISAN NASKAH

JURNAL TEKNIK SIPIL UBL

Persyaratan Penulisan Naskah

1. Tulisan/naskah terbuka untuk umum sesuai dengan bidang teknik sipil.
2. Naskah dapat berupa :
 - a. Hasil penelitian, atau
 - b. Kajian yang ditambah pemikiran penerapannya pada kasus tertentu, yang belum dipublikasikan,

Naskah ditulis dalam bahasa Indonesia atau Inggris. Naskah berupa rekaman dalam Disc (disertai dua eksemplar cetakannya) dengan panjang maksimum dua puluh halaman dengan ukuran kertas A4, ketikan satu spasi, jenis huruf Times New Roman (font size 11).

Naskah diketik dalam pengolahan kata MsWord dalam bentuk siap cetak.

Tata Cara Penulisan Naskah

1. Sistematika penulisan disusun sebagai berikut :
 - a. Bagian Awal : judul, nama penulis, alamat penulis dan abstrak (dalam dua bahasa : Indonesia dan Inggris)
 - b. Bagian Utama : pendahuluan (latar belakang, permasalahan, tujuan) , tulisan pokok (tinjauan pustaka, metode, data dan pembahasan.), kesimpulan (dan saran)
 - c. Bagian Akhir : catatan kaki (kalau ada) dan daftar pustaka.Judul tulisan sesingkat mungkin dan jelas, seluruhnya dengan huruf kapital dan ditulis secara simetris.
2. Nama penulis ditulis :
 - a. Di bawah judul tanpa gelar diawali huruf kapital, huruf simetris, jika penulis lebih dari satu orang, semua nama dicantumkan secara lengkap.
 - b. Di catatan kaki, nama lengkap dengan gelar (untuk memudahkan komunikasi formal) disertai keterangan pekerjaan/profesi/instansi (dan kotanya,); apabila penulis lebih dari satu orang, semua nama dicantumkan secara lengkap.
3. Abstrak memuat semua inti permasalahan, cara pemecahannya, dari hasil yang diperoleh dan memuat tidak lebih dari 200 kata, diketik satu spasi (font size 11).
4. Teknik penulisan :

Untuk kata asing ditusuk huruf miring.

 - a. Alenia baru dimulai pada ketikan kelima dari batas tepi kiri, antar alinea tidak diberi tambahan spasi.
 - b. Batas pengetikan : tepi atas tiga centimeter, tepi bawah dua centimeter, sisi kiri tiga centimeter dan sisi kanan dua centimeter.
 - c. Tabel dan gambar harus diberi keterangan yang jelas.
 - d. Gambar harus bisa dibaca dengan jelas jika diperkecil sampai dengan 50%.
 - e. Sumber pustaka dituliskan dalam bentuk uraian hanya terdiri dari nama penulis dan tahun penerbitan. Nama penulis tersebut harus tepat sama dengan nama yang tertulis dalam daftar pustaka.
5. Untuk penulisan keterangan pada gambar, ditulis seperti : gambar 1, demikian juga dengan Tabel 1., Grafik 1. dan sebagainya.
6. Bila sumber gambar diambil dari buku atau sumber lain, maka di bawah keterangan gambar ditulis nama penulis dan tahun penerbitan.
7. Daftar pustaka ditulis dalam urutan abjad nama penulisan dan secara kronologis : nama, tahun terbit, judul (diketik miring), jilid, edisi, nama penerbit, tempat terbit.